

SUPLEMENTO DE VIVIENDA DE PAGINA/12 AÑO 2 - Nº85 SABADO 16 DE SETIEMBRE DE 2000

■ **La ciudad**
El sistema ferroportuario y el corredor multimodal de transporte Riachuelo-Matanza, **por el Arq. Pedro Sonderéguer**

■ **Opinión**
El debate sobre la Autopista Ribereña. Otro cuestionamiento al proyecto oficial, **por el Arq. Martín Renom**

BARRACAS PICO EN PUNTA

Rafael Yohai

Polo de atracción de inversiones inmobiliarias, su remodelación se anticipó al proyecto de reactivación de la Zona Sur de la Ciudad. Sin embargo, están latentes la utilización y aprovechamiento de vastas áreas descuidadas de la Autopista 9 de Julio hacia el Riachuelo y el oeste. La participación de las ONGs en el debate y el reclamo de un lugar en el directorio de la Corporación del Sur.

El corredor multimodal de transporte Riachuelo-Matanza

m² Por Pedro C. Sonderéguer *



En un sentido amplio, la cuestión del sistema ferroportuario de Buenos Aires afecta a tres ámbitos en proceso de cambio: a) **un ambiente natural** –cuentas hídricas del AMBA– que requiere la urgente puesta en marcha de procesos de restauración ambiental; b) **un sistema urbano** que está cambiando su modelo de crecimiento y su inserción regional; c) **una organización social** en transformación, delineando una nueva relación Estado/Sociedad, con creciente dinamismo de nuevos actores.

La toma de conciencia del deterioro ambiental coincide con la saturación de la capacidad de carga del ecosistema en el que se asienta la ciudad (cuentas hídricas del río Riachuelo-Matanza, arroyos Medrano, Vega, Maldonado, White, Ugarteche, Cildáñez, río Reconquista) y esta situación se expresa en una creciente pérdida de rentabilidad del modo tradicional de uso (ilegal) de los sistemas hídricos, debido al altísimo grado de contaminación alcanzado, fenómeno que genera fuertes costos indirectos y anula otras posibilidades del sitio.

El Area Metropolitana de Buenos Aires es ante todo un conglomerado históricamente estructurado por las conexiones terrestres al puerto, consolidado en el primer tercio del siglo XX gracias a la construcción de un complejo sistema ferroportuario con conexiones territoriales desde el Norte (FF.CC. Mitre, San Martín y Belgrano), el Oeste (FF.CC. Sarmiento) y el Sur (FF.CC. Roca y Belgrano Sur).

En los últimos 50 años esta red experimentó profundos cambios en su relación con el entorno, al mismo tiempo que la evolución de la tecnología ferroviaria modificó las características básicas de los terrenos necesarios (mayores superficies para movimiento de trenes y tratamiento de cargas y facilidades en la comunicación que permiten pensar en mayores distancias entre puntos operativos). Cambios que pueden resumirse como sigue: **hacia el norte**, la ciudad ha consolidado e intensificado usos residenciales que limitan las posibilidades de expansión de la infraestructura ferroviaria y condicionan los usos industriales de los terrenos existentes; **hacia el oeste** el crecimiento urbano más allá de la traza ferroviaria subterránea ha creado una conflictiva situación del ferrocarril como barrera urbana, lo que afecta la posibilidad de mayores frecuencias en la corrida de trenes; **hacia el sur** el proceso de desindustrialización experimentado en las últimas décadas ha contribuido a crear una situación de abandono en la cual la infraestructura ferroviaria subsiste en un marco de subutilización y obsolescencia, con áreas ocupadas, pero conservando buenas posibilidades de conectividad con el puerto.

La existencia de terrenos sin usos definidos, fábricas abandonadas y parrillas ferroviarias ocupadas por asentamientos ilegales presenta al mismo tiempo algunas de las condiciones que hacen posible imaginar la puesta en marcha de una política de reconversión del área, a partir de la elaboración de una estrategia público-privada de intervención. La consolidación de un **Norte residencial**, un **Centro de gobierno y servicios** y un **Sur industrial** (con grandes áreas vacantes) permite pensar que estamos frente a un proceso de mutación de la estructura de crecimiento de la ciudad, que profundiza tendencias y crea las posibilidades para una intervención fuerte en el Sur. Intervención capaz de organizar sobre la cuenca del Riachuelo un eje de transporte que estructure el movimiento de cargas en el AMBA, uniendo en un único sistema grandes equipamientos como el Aeropuerto de Ezeiza, las instalaciones del Mercado Central, las parrillas ferroviarias de Avellaneda-Barracas y las instalaciones portuarias de la desembocadura del Riachuelo, que cuenta con áreas de expansión capaces de absorber el crecimiento de la actividad portuaria sin afectar la ciudad consolidada.

Así concebido, el Corredor de la Cuenca del Riachuelo puede ser, también, un eje estructurante del conjunto del Area Metropolitana de Buenos Aires, **generando e impulsando nuevas áreas productivas que permitan encarar impostergables tareas de reparación ambiental.**

Este proceso de cambios en los accesos al puerto coincide con transformaciones económicas que, expresadas en una intensificación de los intercambios globales, multiplicaron la actividad portuaria, que pasó de mover unos 33.000 Teus/año a comienzos de la década a cerca de 1.000.000 Teus/año en 1998. A partir de las reformas económicas e institucionales puestas en marcha en la región, las exportaciones argentinas pasaron de 8000 millones de dólares en 1980 a 23.811 millones en 1996 y las importaciones, de 10.541 a 23.762 millones.

La creación del Mercosur, cuyas últimas barreras arancelarias deberán caer a partir del 1° de enero del año 2006, prevé para entonces un gran mercado de más de 300.000.000 de personas. Esta expansión ha puesto severamente a prueba la antigua infraestructura física y en particular la de transporte. Según estimaciones del Banco Mundial (Seminario OCDE, México, 1997), las deficiencias de los servicios de infraestructura en la región exigirán, para compensar el deterioro, inversiones totales anuales de $ 60.000 millones, equivalentes al 4 por ciento del PIB regional (de ese total, unos 18.000 millones se calculan para el área de transporte). Los cambios experimentados a partir de la reforma del Estado se tradujeron en una nueva relación Estado/Sociedad (en construcción).

El protagonismo de nuevos actores sustituye las funciones abandonadas por el Estado. Organizaciones de la sociedad civil como las asociaciones intermedias se enfrentaron a estos cambios con grandes dificultades para constituirse en protagonistas. Medianas y grandes empresas, en cambio, más entrenadas y dotadas de una ideología afín al nuevo escenario, aprovecharon mejor las nuevas condiciones. Ha ido dándose así en el área, por iniciativa de distintos actores privados, una incipiente reconversión que apunta a la conformación de un eje de transporte Puerto-Aeropuerto.

Ahora, ¿por qué parece importante profundizar esta reflexión sobre la Cuenca del Riachuelo-Matanza? Su concepción como Corredor Multimodal de Transporte no es sólo la identificación de una pieza urbana clave en una nueva perspectiva de desarrollo metropolitano: su abordaje como dispositivo técnico y herramienta de un vasto programa de reparación ambiental toca a todos los problemas que definían la situación local frente a los nuevos escenarios globales: replanteo de concepciones heredadas y necesidad de encarar una reformulación del juego metropolitano en la región, más allá de las conocidas barreras jurisdiccionales internas y todo lo que éstas suponen en el ámbito de los intereses políticos y contenidos culturales.

** Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EL DESPEGUE

m² Por Liliana Sánchez

Hacia fines de los '90 comenzó a proyectarse la reactivación urbanística e inmobiliaria en la zona sur de la ciudad y en Barracas ya pueden verse los primeros resultados. Hay un creciente interés de radicación en la zona, tanto por parte de empresas como de particulares, que ven muy favorable su proximidad al centro, tener resuelta la provisión de los servicios básicos y que el precio de los terrenos es relativamente inferior al de otras zonas.

También hubo intervenciones puntuales desde la inversión pública, atendiendo en algunos casos a reclamos vecinales, y otros son proyectos que apuntarían a la explotación turística del barrio, aprovechando su potencial histórico y cultural. No obstante, aún permanecen varios espacios vacíos o residuales, sobre los cuales las ONGs zonales y los organismos públicos estarían debatiendo distintas alternativas de uso.

Uno de estos casos es, precisamente, el ex Mercado del Pescado; un enorme edificio antiguo ubicado en Algarrobo y Villarino que pertenece a la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad. Durante la anterior gestión circulaba un proyecto para instalar allí un Centro de Diseño para la Industria, pero luego esa idea fue descartada.

Ahora, las asociaciones barriales barajan distintas propuestas como construir un complejo habitacional, un centro de la moda, un shopping o un Museo del Fútbol. También piensan en una Estación de Transferencia de pasajeros, que podría funcionar como complemento de la terminal de Constitución y que a su vez impulsaría una mayor actividad en la estación ferroviaria Hipólito Yrigoyen (F.C. Roca), que tiene escaso movimiento.

Existe un punto de acuerdo y es que no debería hacerse un abordaje individual de lo que es el predio del Mercado sino integrarlo en un plan de acciones concertadas que motorice el entorno. "No es una iniciativa aislada: a una cuadra está la estación Hipólito Yrigoyen, y debajo (en el Pasaje Darkier) hay unos arcos que pertenecen al Enabief (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios) y que estamos reclamando desde la ciudad para que puedan tener actividad. No pueden quedar 'tapiados' (los arcos) como están, es fundamental que tengan una función cultural, turística o económica", dice Silvana Giudice, directora del Centro de Gestión y Participación N° 3. Por detrás de la estación es-

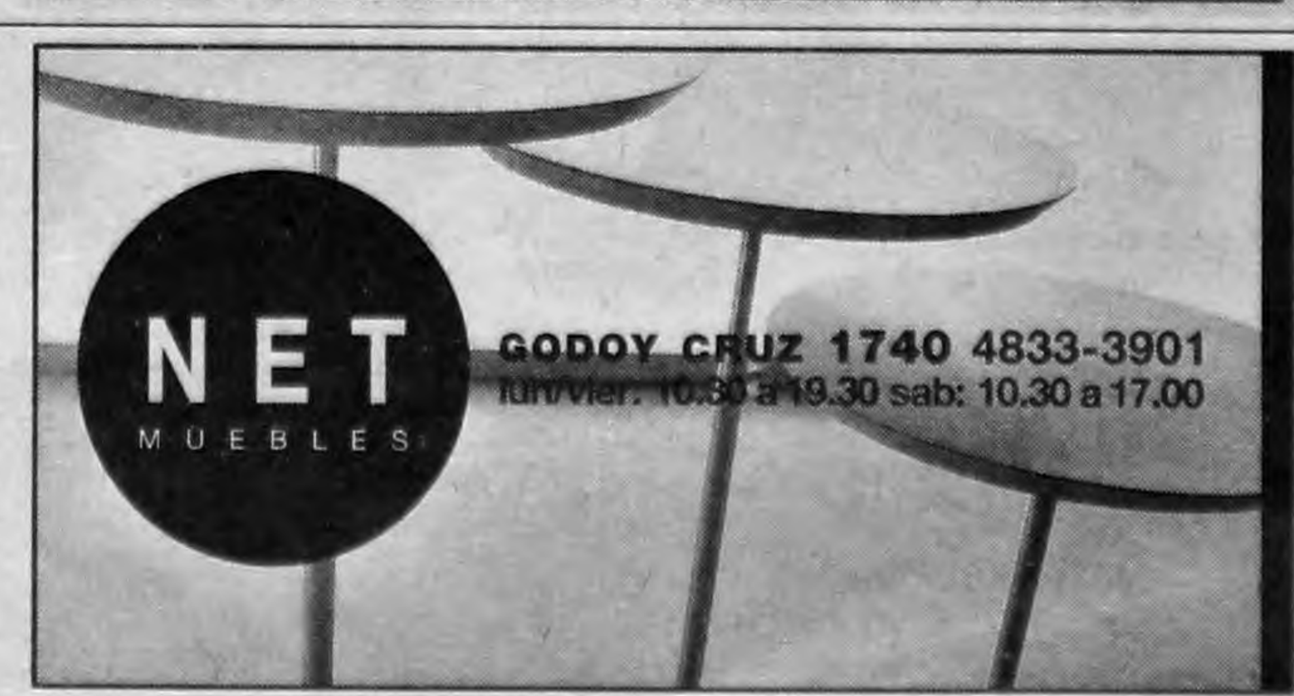
La Corporación

El barrio de Barracas, por enc está incluido en el territorio sobre del Sur. Esta será una sociedad m blicos (la Ciudad se reserva como ciones)p y el resto puede poseerla del fideicomiso a través de la cua ra vender, concesionar, alquilar o lícita sobre los bienes fiscales de Para cualquiera de esas transferen la Legislatura.

"La ley en sí no es mala ni buen del accionar de la Corporación y Pérez Moralejo, quien a su vez ad de qué es lo que va suceder con la que reclaman es participación en prevé mecanismos de consultas n nión, pero las ONGs pretenden u







Por Pedro C. Sonderéguer *

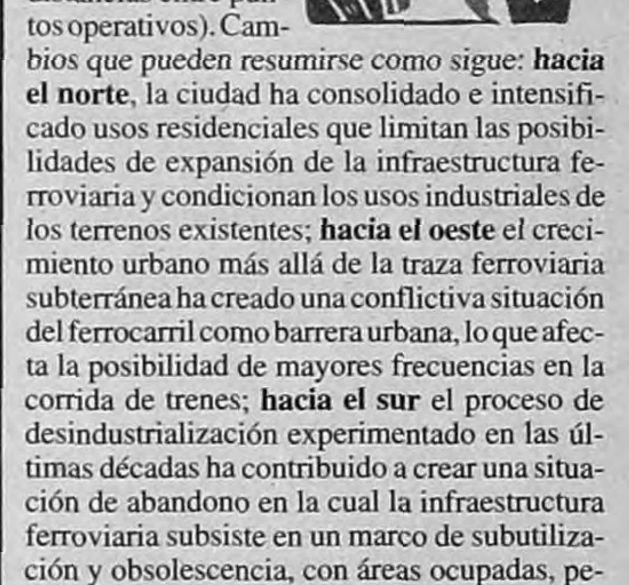
En un sentido amplio, la cuestión del sistema ferroportuario de Buenos Aires afecta a tres ámbitos en proceso de cambio: a) **un ambiente natural** –cuentas hídricas del AMBA– que requiere la urgente puesta en marcha de procesos de restauración ambiental; b) **un sistema urbano** que está cambiando su modelo de crecimiento y su inserción regional; c) **una organización social** en transformación, delineando una nueva relación Estado/Sociedad, con creciente dinamismo de nuevos actores.

La toma de conciencia del deterioro ambiental coincide con la saturación de la capacidad de carga del ecosistema en el que se asienta la ciudad (cuentas hídricas del río Riachuelo-Matanza, arroyos Medrano, Vega, Maldonado, White, Ugarteche, Cildáñez, río Reconquista) *y esta situación se expresa en una creciente* pérdida de rentabilidad del modo tradicional de uso (ilegal) de los sistemas hídricos, debido al altísimo grado de contaminación alcanzado, fenómeno que genera fuertes costos indirectos y anula otras posibilidades del sitio.



El Area Metropolitana de Buenos Aires es ante todo un conglomerado históricamente estructurado por las conexiones terrestres al puerto, consolidado en el primer tercio del siglo XX gracias a la construcción de un complejo sistema ferroportuario con conexiones territoriales desde el Norte (FF.CC. Mitre, San Martín y Belgrano), el Oeste (FF.CC. Sarmiento) y el Sur (FF.CC. Roca y Belgrano Sur).

En los últimos 50 años esta red experimentó profundos cambios en su relación con el entorno, al mismo tiempo que la evolución de la tecnología ferroviaria modificó las características básicas de los terrenos necesarios (mayores superficies para movimiento de trenes y tratamiento de cargas y facilidades en la comunicación que permiten pensar en mayores distancias entre puntos operativos). Cam*bios que pueden resumirse como sigue:* **hacia el norte**, la ciudad ha consolidado e intensificado usos residenciales que limitan las posibilidades de expansión de la infraestructura ferroviaria y condicionan los usos industriales de los terrenos existentes; **hacia el oeste** el crecimiento urbano más allá de la traza ferroviaria subterránea ha creado una conflictiva situación del ferrocarril como barrera urbana, lo que afecta la posibilidad de mayores frecuencias en la corrida de trenes; **hacia el sur** el proceso de desindustrialización experimentado en las últimas décadas ha contribuido a crear una situación de abandono en la cual la infraestructura ferroviaria subsiste en un marco de subutilización y obsolescencia, con áreas ocupadas, pero conservando buenas posibilidades de conectividad con el puerto.



La existencia de terrenos sin usos definidos, fábricas abandonadas y parrillas ferroviarias ocupadas por asentamientos ilegales presenta al mismo tiempo algunas de las condiciones que hacen posible imaginar la puesta en marcha de una política de reconversión del área, a partir de la elaboración de una estrategia público-privada de intervención. La consolidación de un **Norte residencial**, un **Centro de gobierno y servicios** y un **Sur industrial** (con grandes áreas vacantes) permite pensar que estamos frente a un proceso de mutación de la estructura de crecimiento de la ciudad, que profundiza tendencias y crea las posibilidades para una intervención fuerte en el Sur. Intervención capaz de organizar sobre la cuenca del Riachuelo un eje de transporte que estructure el movimiento de cargas en el AMBA, uniendo en un único sistema grandes equipamientos como el Aeropuerto de Ezeiza, las instalaciones del Mercado Central, las parrillas ferroviarias de Avellaneda-Barracas y las instalaciones portuarias de la desembocadura del Riachuelo, que

El corredor multimodal de transporte Riachuelo-Matanza

*cuenta con áreas de expansión capaces de ab*sorber el crecimiento de la actividad portuaria sin afectar la ciudad consolidada.

Así concebido, el Corredor de la Cuenca del Riachuelo puede ser, también, un eje estructurante del conjunto del Area Metropolitana de Buenos Aires, **generando e impulsando nuevas áreas productivas que permitan encarar impostergables tareas de reparación ambiental.**

Este proceso de cambios en los accesos al puerto coincide con transformaciones económicas que, expresadas en una intensificación de los intercambios globales, multiplicaron la actividad portuaria, que pasó de mover unos 33.000 Teus/año a comienzos de la década a cerca de 1.000.000 Teus/año en 1998. A partir de las reformas económicas e institucionales puestas en marcha en la región, las exportaciones argentinas pasaron de 8000 millones de dólares en 1980 a 23.811 millones en 1996 y las importaciones, de 10.541 a 23.762 millones.

La creación del Mercosur, cuyas últimas barreras arancelarias deberán caer a partir del 1° de enero del año 2006, prevé para entonces un gran mercado de más de 300.000.000 de personas. Esta expansión ha puesto severamente a prueba la antigua infraestructura física y en particular la de transporte. Según estimaciones del Banco Mundial (Seminario OCDE, México, 1997), las deficiencias de los servicios de infraestructura en la región exigirán, para compensar el deterioro, inversiones totales anuales de $ 60.000 millones, equivalentes al 4 por ciento del PIB regional (de ese total, unos 18.000 millones se calculan para el área de transporte). Los cambios experimentados a partir de la reforma del Estado se tradujeron en una nueva relación Estado/Sociedad (en construcción).

El protagonismo de nuevos actores sustituye las funciones abandonadas por el Estado. Organizaciones de la sociedad civil como las asociaciones intermedias se enfrentaron a estos cambios con grandes dificultades para constituirse en protagonistas. Medianas y grandes empresas, en cambio, más entrenadas y dotadas de una ideología afín al nuevo escenario, aprovecharon mejor las nuevas condiciones. Ha ido dándose así en el área, por iniciativa de *distintos actores privados, una incipiente* reconversión que apunta a la conformación de un eje de transporte Puerto-Aeropuerto.

Ahora, ¿por qué parece importante profundizar esta reflexión sobre la Cuenca del Riachuelo-Matanza? Su concepción como Corredor Multimodal de Transporte no es sólo la identificación de una pieza urbana clave en una nueva perspectiva de desarrollo metropolitano: su abordaje como dispositivo técnico y herramienta de un vasto programa de reparación ambiental toca a todos los problemas que definían la situación local frente a los nuevos escenarios globales: replanteo de concepciones heredadas y necesidad de encarar una reformulación del juego metropolitano en la región, más allá de las conocidas barreras jurisdiccionales internas y todo lo que éstas suponen en el ámbito de los intereses políticos y contenidos culturales.

** Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EL DESPEGUE DE BARRACAS Y EL PLAN DE REACTIVACION URBANISTICA

EL ADELANTADO DEL SUR

El barrio de Barracas se ha convertido en un polo de atracción de inversiones inmobiliarias, convirtiéndose en el primer escalón del proyecto de reactivación de la zona sur. El debate con las ONGs sobre el uso de espacios verdes y residuales, y el aprovechamiento del potencial histórico y cultural.

Por Liliana Sánchez

Hacia fines de los '90 comenzó a proyectarse la reactivación urbanística e inmobiliaria en la zona sur de la ciudad y en Barracas ya pueden verse los primeros resultados. Hay un creciente interés de radicación en la zona, tanto por parte de empresas como de particulares, que ven muy favorable su proximidad al centro, tener resuelta la provisión de los servicios básicos y que el precio de los terrenos es relativamente inferior al de otras zonas.

También hubo intervenciones puntuales desde la inversión pública, atendiendo en algunos casos a reclamos vecinales, y otros son proyectos que apuntarían a la explotación turística del barrio, aprovechando su potencial histórico y cultural. No obstante, aún permanecen varios espacios vacíos o residuales, sobre los cuales las ONGs zonales y los organismos públicos estarían debatiendo distintas alternativas de uso.

Uno de estos casos es, precisamente, el ex Mercado del Pescado; un enorme edificio antiguo ubicado en Algarrobo y Villarino que pertenece a la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad. Durante la anterior gestión circulaba un proyecto para instalar allí un Centro de Diseño para la Industria, pero luego esa idea fue descartada.

Ahora, las asociaciones barriales barajan distintas propuestas como construir un complejo habitacional, un centro de la moda, un shopping o un Museo del Fútbol. *También piensan en una Estación* de Transferencia de pasajeros, que podría funcionar como complemento de la terminal de Constitución y que a su vez impulsaría una mayor actividad en la estación ferroviaria Hipólito Yrigoyen (F.C. Roca), que tiene escaso movimiento.

Existe un punto de acuerdo y es que no debería hacerse un abordaje individual de lo que es el predio del Mercado sino integrarlo en un plan de acciones concertadas que motorice el entorno. "No es una iniciativa aislada: a una cuadra está la estación Hipólito Yrigoyen, y debajo (en el Pasaje Darkier) hay unos arcos que pertenecen al Enabief (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios) y que estamos reclamando desde la ciudad para que puedan tener actividad. No pueden quedar 'tapiados' *(los arcos) como están*, es fundamental que tengan una función cultural, turística o económica", dice Silvana Giudice, directora del Centro de Gestión y Participación N° 3. Por detrás de la estación está el Pasaje Bardi, un tradicional paseo de tango, también pendiente de recuperación, por lo cual la intención es reconvertir y conectar entre sí estos sitios para armar un circuito atractivo.

Lo que sí empezó a renovarse es el Pasaje Lanín (Brandsen y Autopista), donde el artista plástico Marino Santa María instaló un museo de arte moderno al aire libre. Pintó los frentes de las casas a lo largo de las dos cuadras que abarca el Pasaje, *mientras el* Gobierno de la ciudad se encargó de reparar las aceras y acondicionar la iluminación y el arbolado.

Otro emprendimiento que se concretó en parte es la recuperación del bajo Autopista 9 de Julio sur; la construcción de ésta había separado el barrio de Barracas en dos sectores, uno próspero orientado hacia el río y otro más postergado hacia el sur, además de generar unos espacios residuales por debajo que se cubrieron de chatarra y basura. La iniciativa combinada entre el gobierno local y la empresa Home Depot (frentista) hizo posible la reconversión del lugar con fines recreativos.

Playa y Estación Sola

Uno de los espacios cuyo destino final también se debate es el de *la Estación y Playa Sola*, en Av. Pinedo y Australia. Son 20 hectáreas que "están dentro de los bienes del Enabief y es una de las llaves estratégicas de lo que sería el desarrollo de Barracas. Podría ser un emprendimiento fuerte que combinara viviendas con parques y algunos otros usos, lo que sería una zona de acciones concertadas como las que se hacen en París, y eso remodificaría el tejido circundante", asegura la arq. Adriana Pérez Moralejo, de la Asociación de Vecinos del Parque Lezama. El Gobierno de la ciudad, por su parte, reclama una parte de estos terrenos para la localización de espacios verdes de uso público.

Pero, por ahora, las tierras de las antiguas playas de maniobras de la Estación Sola y Buenos Aires están ocupadas por cementeras y depósitos de una de las empresas vinculadas con el grupo Fortabat. Estos predios fueron entregados en concesión por el Enabief a la empresa, con carácter transitorio, y con el compromiso de desafectarlos en las próximas renegociaciones de los contratos.

En otro sector del predio hay un asentamiento poblacional. Son algo más de 60 familias que habitan lo que fue la antigua colonia ferroviaria y recién ahora están obteniendo las escrituras de sus departamentos.

Otro tema que se señala recurrentemente como "el gran problema de Barracas" es el de los camiones. Los vecinos consideran que el barrio está atravesado por la Red de Tránsito Pesado y que las calles son utilizadas como playas de ruptura de cargas. "Es una deuda del Gobierno de la ciudad", reconoce Giudice, quien afirma que si durante todo el día hay camiones de 40 toneladas dando vueltas, se hace muy difícil recuperar un barrio.



Sandra Cartasso

■Ex Mercado del Pescado, para el cual existen varios proyectos. Arriba, museo de arte en el Pasaje Lanín.

La Corporación y los miedos

Por L. S.

El barrio de Barracas, por encontrarse al sur de la Av. San Juan, está incluido en el territorio sobre el que va a operar la Corporación del Sur. Esta será una sociedad mixta, compuesta por capitales públicos (la Ciudad se reserva como mínimo el 51 por ciento de las acciones)p y el resto puede poseerlas un particular. Se crea la figura del fideicomiso a través de la cual la Corporación está habilitada para vender, concesionar, alquilar o realizar cualquier otra transacción lícita sobre los bienes fiscales de la ciudad, ubicados en la Zona Sur. Para cualquiera de esas transferencias no requerirá la aprobación de la Legislatura.

"La ley en sí no es mala ni buena, depende de cómo se la aplica, del accionar de la Corporación y de los proyectos que hagan", afirma Pérez Moralejo, quien a su vez admite que "las ONGs tienen miedo de qué es lo que va suceder con la Corporación", y concretamente lo que reclaman es participación en las decisiones. Formalmente el texto prevé mecanismos de consultas no vinculantes, como sondeos de opinión, pero las ONGs pretenden un lugar en el directorio.

CAL Y ARENA

Muestra

Hasta el próximo 15 de octubre *se extenderá la muestra* "Recortes Urbanos", auspiciada por la Sociedad Central de Arquitectos y la Università de Bologna –sede *Buenos Aires–. La misma* tendrá lugar en la Sala Extensión del Centro Cultural Borges. Los protagonistas de esta muestra, que comparten su pasión por una ciudad de fisonomía ecléctica como Buenos Aires, aunaron esfuerzos para expresarla combinando armoniosamente la pintura y la fotografía, con textos de reconocidos escritores que aluden a los sitios recreados.

Torres

Andean Asset Management, operadora de desarrollos inmobiliarios de Cargill, está próxima a iniciar la comercialización de un proyecto de viviendas en Puerto Madero, conocido como River-View SA. El proyecto consta de dos torres de viviendas de 30 pisos en el Dique III de Puerto Madero, rodeado de un amplio parque y con una privilegiada vista al Río de la Plata. El proyecto incluye dos piscinas, un spa en gimnasio y lugares de esparcimiento *para niños, y su finalización* se estima para octubre de 2002. Andean Asset había anunciado semanas atrás la comercialización de su edificio inteligente para oficinas sito en Bouchard 710.

Primavera

Easy, la cadena especializada en todo lo necesario para la construcción, remodelación y decoración de la casa y el jardín, festeja la Primavera. El próximo jueves 21, los clientes que realicen una compra se llevarán también un plantín floral de regalo. El obsequio se entregará en los 12 locales de Easy hasta agotar el stock de 20 mil unidades.



Iluminación
TOQUEDELUZ.COM.AR
Asesoramiento gratuito – proyectos
Tel-fax:4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar



ALFOMBRAMIENTOS LAVALLE
Bouclé oferta Alto tránsito $ 6,50 m2
Bouclé oferta Alto tránsito $ 8,90 m2
Pelo cortado oferta $ 12,90 m2
Colocado todo incluido
Presupuesto sin cargo
Capital y provincia
Colocación
domingos y feriados
Envíos al interior
Lavalle 2902 4864-5705
Capital Federal



Bibliotecas
CARPINTERIA DE MADERA A MEDIDA
Consúltenos
Madera Noruega & Company
Escritorios - Boisseries - Muebles de computación
Equipamientos para Colegios e Instituciones
Camargo 940 (1414) cap. Tel-Fax 4855-7161

DE BARRACAS Y EL PLAN DE REACTIVACION URBANISTICA

EL ADELANTADO DEL SUR

El barrio de Barracas se ha convertido en un polo de atracción de inversiones inmobiliarias, convirtiéndose en el primer escalón del proyecto de reactivación de la zona sur. El debate con las ONGs sobre el uso de espacios verdes y residuales, y el aprovechamiento del potencial histórico y cultural.

Sandra Cartasso



■Ex Mercado del Pescado, para el cual existen varios proyectos. Arriba, museo de arte en el Pasaje Lanín.

tá el Pasaje Bardi, un tradicional paseo de tango, también pendiente de recuperación, por lo cual la intención es reconvertir y conectar entre sí estos sitios para armar un circuito atractivo.

Lo que sí empezó a renovarse es el Pasaje Lanín (Brandsen y Autopista), donde el artista plástico Marino Santa María instaló un museo de arte moderno al aire libre. Pintó los frentes de las casas a lo largo de las dos cuadras que abarca el Pasaje, mientras el Gobierno de la ciudad se encargó de reparar las aceras y acondicionar la iluminación y el arbolado.

Otro emprendimiento que se concretó en parte es la recuperación del bajo Autopista 9 de Julio sur; la construcción de ésta había separado el barrio de Barracas en dos sectores, uno próspero orientado hacia el río y otro más postergado hacia el sur, además de generar unos espacios residuales por debajo que se cubrieron de chatarra y basura. La iniciativa combinada entre el gobierno local y la empresa Home Depot (frentista) hizo posible la reconversión del lugar con fines recreativos.

Playa y Estación Sola

Uno de los espacios cuyo destino final también se debate es el de la Estación y Playa Sola, en Av. Pinedo y Australia. Son 20 hectáreas que "están dentro de los bienes del Enabief y es una de las llaves estratégicas de lo que sería el desarrollo de Barracas. Podría ser un emprendimiento fuerte que combinara viviendas con parques y algunos otros usos, lo que sería una zona de acciones concertadas como las que se hacen en París, y eso remodificaría el tejido circundante", asegura la arq. Adriana Pérez Moralejo, de la Asociación de Vecinos del Parque Lezama. El Gobierno de la ciudad, por su parte, reclama una parte de estos terrenos para la localización de espacios verdes de uso público.

Pero, por ahora, las tierras de las antiguas playas de maniobras de la Estación Sola y Buenos Aires están ocupadas por cementeras y depósitos de una de las empresas vinculadas con el grupo Fortabat. Estos predios fueron entregados en concesión por el Enabief a la empresa, con carácter transitorio, y con el compromiso de desafectarlos en las próximas renegociaciones de los contratos.

En otro sector del predio hay un asentamiento poblacional. Son algo más de 60 familias que habitan lo que fue la antigua colonia ferroviaria y recién ahora están obteniendo las escrituras de sus departamentos.

Otro tema que se señala recurrentemente como "el gran problema de Barracas" es el de los camiones. Los vecinos consideran que el barrio está atravesado por la Red de Tránsito Pesado y que las calles son utilizadas como playas de ruptura de cargas. "Es una deuda del Gobierno de la ciudad", reconoce Giudice, quien afirma que si durante todo el día hay camiones de 40 toneladas dando vueltas, se hace muy difícil recuperar un barrio.

y los miedos

Por L. S.

ntrarse al sur de la Av. San Juan, el que va a operar la Corporación xta, compuesta por capitales pú- mínimo el 51 por ciento de las ac- un particular. Se crea la figura la Corporación está habilitada pa- realizar cualquier otra transacción a ciudad, ubicados en la Zona Sur. cias no requerirá la aprobación de

, depende de cómo se la aplica, e los proyectos que hagan", afirma nite que "las ONGs tienen miedo Corporación", y concretamente lo s decisiones. Formalmente el texto vinculantes, como sondeos de opi- lugar en el directorio.

CAL Y ARENA

Muestra

Hasta el próximo 15 de octubre se extenderá la muestra "Recortes Urbanos", auspiciada por la Sociedad Central de Arquitectos y la Università de Bologna –sede Buenos Aires–. La misma tendrá lugar en la Sala Extensión del Centro Cultural Borges. Los protagonistas de esta muestra, que comparten su pasión por una ciudad de fisonomía ecléctica como Buenos Aires, aunaron esfuerzos para expresarla combinando armoniosamente la pintura y la fotografía, con textos de reconocidos escritores que aluden a los sitios recreados.

Torres

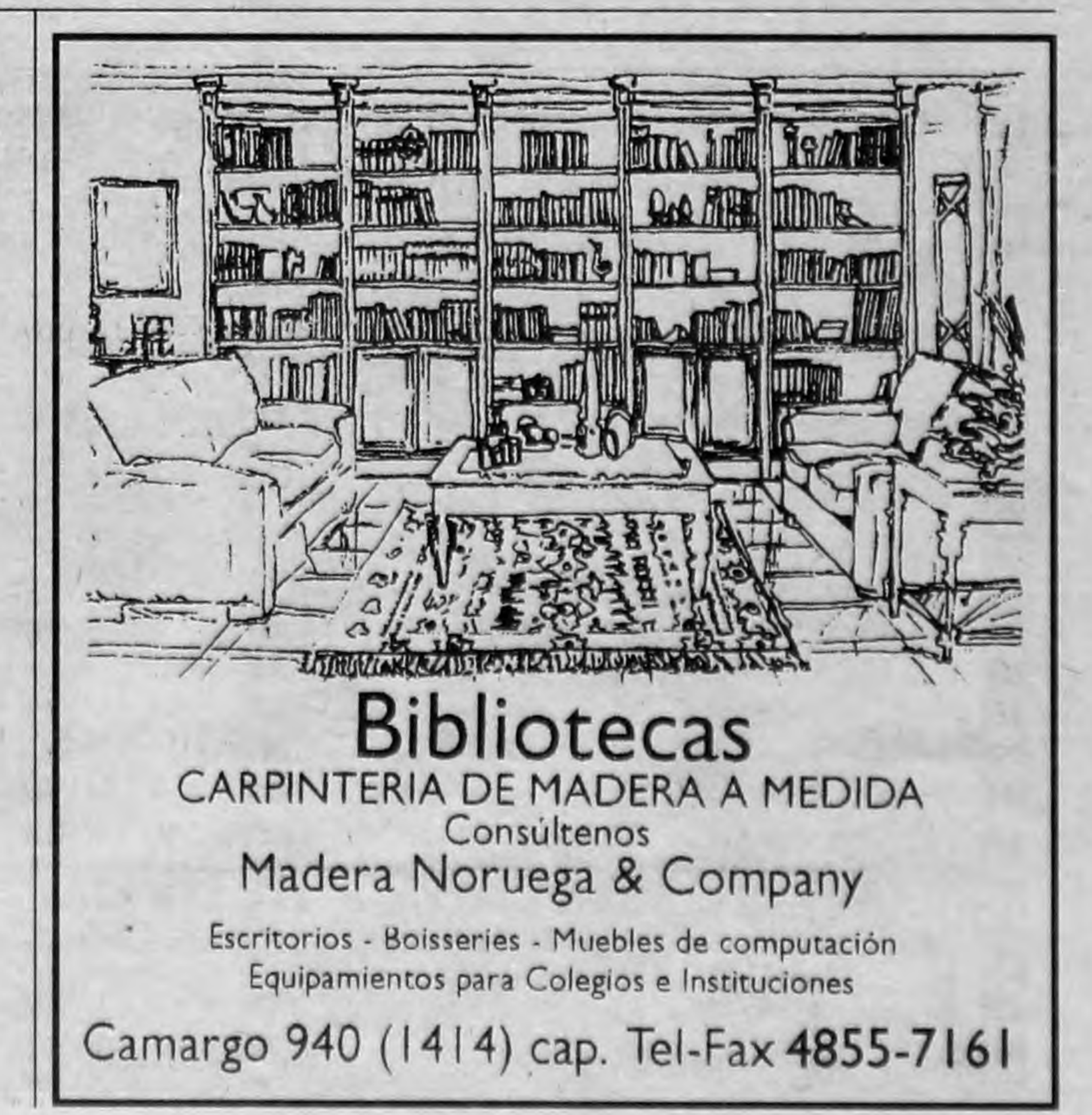
Andean Asset Management, operadora de desarrollos inmobiliarios de Cargill, está próxima a iniciar la comercialización de un proyecto de viviendas en Puerto Madero, conocido como River-View SA. El proyecto consta de dos torres de viviendas de 30 pisos en el Dique III de Puerto Madero, rodeado de un amplio parque y con una privilegiada vista al Río de la Plata. El proyecto incluye dos piscinas, un spa en gimnasio y lugares de esparcimiento para niños, y su finalización se estima para octubre de 2002. Andean Asset había anunciado semanas atrás la comercialización de su edificio inteligente para oficinas sito en Bouchard 710.

Primavera

Easy, la cadena especializada en todo lo necesario para la construcción, remodelación y decoración de la casa y el jardín, festeja la Primavera. El próximo jueves 21, los clientes que realicen una compra se llevarán también un plantín floral de regalo. El obsequio se entregará en los 12 locales de Easy hasta agotar el stock de 20 mil unidades.

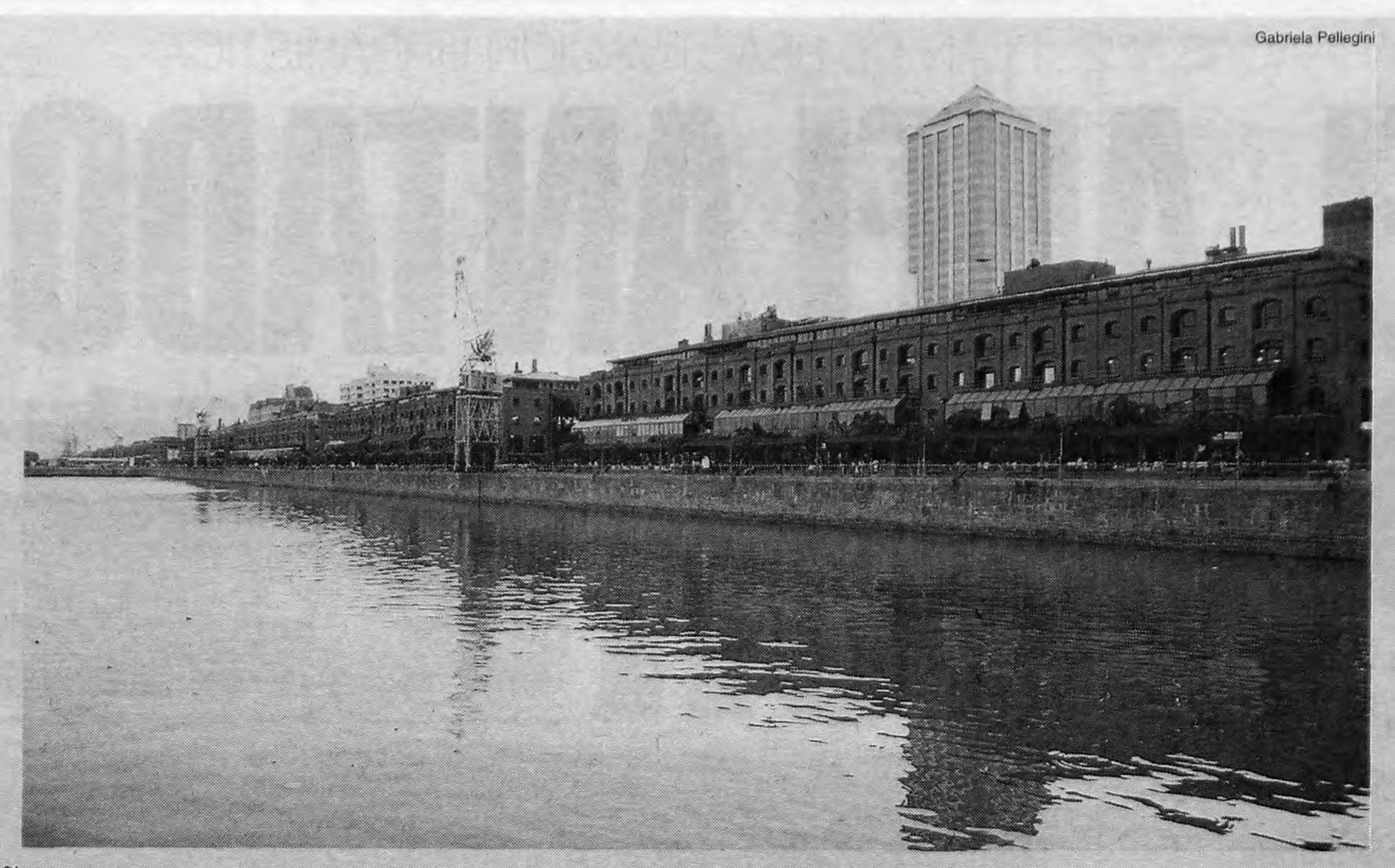


Bouclé oferta Alto tránsito $6,50 m2
Bouclé oferta Alto tránsito $8,90 m2
Pelo cortado oferta $12,90 m2
Colocado todo incluido
Presupuesto sin cargo
Capital y provincia
Colocación domingos y feriados
Envíos al interior
Lavalle 2902 4864-5705
Capital Federal



Bibliotecas
CARPINTERIA DE MADERA A MEDIDA
Consúltenos
Madera Noruega & Company
Escritorios - Boisseries - Muebles de computación
Equipamientos para Colegios e Instituciones
Camargo 940 (1414) cap. Tel-Fax 4855-7161

Una respuesta al Ing. Carlos Hidalgo, que en este mismo espacio de la edición del 9 de setiembre había defendido el proyecto oficial de Autopista Ribereña Frente a Docks. La polémica había sido desatada por las críticas del arq. Julio Torcello, autor de un proyecto alternativo desestimado por el gobierno, publicadas el 2 de setiembre.


Gabriela Pellegini

AUTOPISTA RIBEREÑA, OTRO ENFOQUE

Civilización o Barbarie

m² Por el Arq. Martín Renom *

Si el Ing. Hidalgo considera que el proyecto Dentro Diques del Grupo Torcello se basa solamente en la creación de 30.000 cocheras se equivoca, y más aún si agrega que no hacen falta. Demuestra así una falta grave, desconoce los requerimientos de la Ciudad.

Actualmente la Capital Federal tiene un déficit de 70.000 cocheras por lo cual las 27.000 cocheras planteadas sólo cubrirían aproximadamente el 40 por ciento de la demanda, pero la Traza Dentro Diques no plantea solamente la creación de 27.000 cocheras. El proyecto plantea un desafío a las puertas del siglo XXI, la creación del Primer Centro de Transferencia Multimodal de América latina.

Está claro que el Ing. Hidalgo no leyó la nota del Arq. Torcello y tampoco realizó los minuciosos estudios a los que se refiere. De ser así hubiese observado que, tal cual se menciona en la nota, de los aproximadamente 500.000 vehículos que ingresan a la Capital Federal (macro y microcentro), sólo el 10 por ciento de ellos es pasante, constituyendo el 90 por ciento restante el verdadero problema. No se trata aquí de construir cocheras en la periferia si luego la gente no tiene cómo llegar a su destino. El concepto de Integración Multimodal no sólo plantea el estacionamiento de vehículos sino también el enlace con las estaciones del sistema ferroviario metropolitano, subterráneos y colectivos, facilitando así el traslado de la gente.

Más adelante, nuestro ingeniero toma palabras que escuchó por ahí, y realiza una muy bizarra comparación entre Puerto Madero y el barrio de Palermo Chico. Tratando de justificar de alguna manera el Proyecto Oficial dice, sin conmoverse, "Palermo Chico es el barrio más caro de la Capital y tiene la Av. Figueroa Alcorta a un lado y la Av. Libertador al otro y por eso no está aislado ni se afectó su desarrollo". Justamente ingeniero, el *aislamiento* de Palermo Chico lo hace uno de los barrios más cotizados de la ciudad, su carácter de isla lo convierte en lo que es, un barrio muy exclusivo.

Imprecisiones del Ing. Carlos Hidalgo

Una y otra vez el Ing. Hidalgo desata su verborragia tratando de descalificar un proyecto que ni siquiera conoce y así confunde cotas, pendientes y diámetros. El Proyecto Oficial sólo menciona un centro Multimodal de dudosa función, una mancha amarilla en un plano precario de muy pobre y desafortunada factura, implosiones de edificios (Guardacostas y aledaños), movimientos de camiones y trenes, ¿por dónde, ingeniero?, ¿o son también a nivel? Imaginemos por un momento el Proyecto Oficial... Un símil montaña rusa con tramos a nivel y tramos en trinchera o túnel, 3 kilómetros de obra, miles de metros cúbicos de tierra trasladándose en volquetes, cuadrillas de operarios con bulldozers, palas mecánicas, minigrúas etc., sumándose a una ya complicada circulación vehicular. Yo, humildemente, me pregunto, ¿y mientras tanto, los vecinos de Puerto Madero qué, ingeniero Hidalgo? ¿Cierran?

Continúa diciendo Hidalgo: "Por otra parte, la obra en túnel hubiera provocado un movimiento gigantesco de tierra, que iba a traer sin duda conflictos con el comercio y los edificios de oficinas y viviendas" (sic). ¡Ay, Ingeniero! ¡Lo que hace el desconocimiento! Justamente haber pensado la obra en túnel dentro de los diques evita precisamente esos movimientos innecesarios de tierra. Construidos hace más de 100 años, sorpresivamente los antiguos diques nos brindan una impensada solución al problema. Dada su generosidad constructiva, 160 metros de ancho (una vez y media la Av. 9 de Julio) y catorce metros de profundidad, la visión de Madero que contó con la colaboración de Ferdinand de Lesseps (constructor del Canal de Suez) nos permite hoy descubrir la nobleza de un pensamiento coherente. Recorra la ciudad, ingeniero, observe, no resuelva más los problemas urbanos sentado cómodamente en su despacho. La traza Dentro Diques agrega otra característica a sus ya excelentes planteos, su construcción es la que menos molestias crea a los vecinos de Puerto Madero y conserva en toda su plenitud el paisaje urbano original.

No tiene mucho sentido seguir refutando las repuestas del Ing. Hidalgo, aunque resulta alarmante observar la desinformación que él mismo tiene sobre los temas urbanos ¿Qué les pasa a ciertos funcionarios de este gobierno? No les basta con confundir a la gente con declaraciones rimbombantes, sino que además la engañan.

Abandone la arrogancia e intereses mezquinos, ingeniero Hidalgo, no pierda más el tiempo contestando acerca de lo que desconoce. Asesórese, infórmese, cumpla su función y ejecute las obras necesarias. El tiempo corre implacable, la Nación se lo agradecerá.

* *Phd. en Diseño Urbano.*

